IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 36)
z dnia 24 lutego 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 36)

24 lutego 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Działania na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych".

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury, **Marek Maj** p. o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Wojciech Skowyrski** dyrektor Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska –** z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam posłów, witam gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że zgłoszeń do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy dokonywać poprzez czat po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają w tym celu tabletów.

Sprawdzamy kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Bardzo proszę o uruchomienie maszyny. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Działania na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych". Bardzo proszę pana dyrektora Marka Maja z Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli o udzielenie informacji.

P.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, na dzisiejszym posiedzeniu Komisji przedstawię wyniki kontroli „Działania na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych".

Transport rzeczny jest najbardziej ekologicznym rodzajem transportu. Unia Europejska w strategii transportowej przyjęła, że do 2030 roku 30%, a do 2050 roku ponad 50% transportu towarów na odległościach ponad 300 km powinno odbywać się środkami transportu innymi niż drogowy. Tymczasem w Polsce w 2015 roku transportem drogowym przewieziono 83,5% towarów, transportem kolejowym 12,4%, a śródlądowym transportem wodnym zaledwie 0,7% towarów.

W lutym 2017 roku Polska ratyfikowała Konwencję AGN w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Trzy z owych dróg biegną przez Polskę. Są to droga wodna E-30 łącząca Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Duna-

jem w Bratysławie, droga wodna E-40, która łączy Morze Bałtyckie z Dnieprem i dalej z Morzem Czarnym, a na odcinku polskim Gdańsk z Brześciem, i trzecia droga wodna E-70 łącząca Holandię z Rosją i Litwą, a w Polsce biegnąca od ujścia kanału Odra-Hawela przez Bydgoszcz do Gdańska.

Postanowienia Konwencji AGN zobowiązują jej sygnatariuszy do dostosowania wskazanych w niej szlaków wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności. Jednak polskie odcinki dróg nie spełniają wymaganych parametrów. Do tej pory nie zostały ujęte w sieci TEN-T.

Celem naszej kontroli była ocena działań podejmowanych na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych przez ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz jednostki odpowiedzialne za realizację inwestycji na wodach. Kontrola była przeprowadzona od maja do sierpnia 2019 roku. Objęliśmy nią okres od 2016 roku do czasu kontroli. Kontrolowaliśmy planowanie, finansowanie, wykonawstwo i nadzór.

Oceniliśmy, że działania w zakresie planowania rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce były nieskuteczne i nierzetelne. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracował jeden dokument planistyczny pod nazwą „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”. Dokument ten został przyjęty uchwałą Rady Ministrów w czerwcu 2016 roku. W dokumencie przyjęto, że trzy wymienione przeze mnie wcześniej śródlądowe drogi wodne w Polsce mają osiągnąć parametry co najmniej IV klasy żeglowności i spełniać wymogi stawiane wobec transeuropejskiej sieci transportowej.

Minister przystąpił także do prac na rzecz opracowania dwóch programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, czyli drogi rzeki Odry i drogi rzeki Wisły. Działania na rzecz opracowania owych programów były jednak prowadzone przewlekle. Przez trzy lata programów nie opracowano. Najbardziej zaawansowany program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej miał być gotowy pierwotnie na koniec 2019 roku, a według planu aktualnego na zakończenie naszej kontroli, które nastąpiło w trzecim kwartale 2019 roku, miał być gotowy w pierwszym kwartale bieżącego roku, ale i ten termin oceniliśmy jako wątpliwy, gdyż opóźnienia w realizacji programu przekraczały wtedy, w trzecim kwartale 2019 roku piętnaście miesięcy. W przypadku rzeki Wisły nie ustalono nawet jeszcze planowanego terminu przygotowania programu.

Stwierdziliśmy także brak systemu finansowania zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych. Zadania te finansowane są z różnych źródeł, które jednak były niewystarczające w stosunku do potrzeb. Źródła te to: Fundusz Spójności, budżet państwa, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kredyty Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju, Program dla Odry 2006, a także środki własne wypracowane przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Aż ponad połowa inwestycji na śródlądowych drogach wodnych, ujętych w dokumencie implementacyjnym, których finansowanie planowano w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w obecnej perspektywie, nie została zakwalifikowana do realizacji ze względu na brak środków na ich dofinansowanie z tego działania. Wprawdzie Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podjął działania zmierzające do stworzenia systemu finansowania zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych, jednak mimo upływu trzech lat do czasu zakończenia naszej kontroli działania te nie przyniosły zamierzonych rezultatów.

W związku z niedostatkiem środków finansowych na rozwój śródlądowych dróg wodnych skierowaliśmy wniosek do ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o przyspieszenie prac nad programami wieloletnimi budowy śródlądowych dróg wodnych Odry i Wisły, których uchwalenie zapewniłoby finansowanie ujętych w nich zadań.

Stwierdziliśmy także chaos kompetencyjny w realizacji i nadzorze inwestycji na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. W latach 2016–2017 ministrowi gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej nie przypisano nadzoru nad jednostkami odpowiedzialnymi za realizację inwestycji dotyczących modernizacji śródlądowych dróg wodnych. W tym okresie podejmowanie realizacji inwestycji nie było przypisane żadnym jednostkom. W wyniku zmiany od dnia 1 stycznia 2018 roku Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nadzorował organy, którym przypisano reali-

zację inwestycji na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, czyli dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej. Jednak dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej nie wykonywali zadania, które było dla nich nowym zadaniem. Przyczyną tego, że nie wykonywali zadania było to, że nie przyznano im środków na jego realizację. Tym samym nie mogli zatrudniać kadry, która byłaby w stanie wykonać zadanie.

Natomiast Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie na śródlądowych drogach wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym realizowało jedynie zadania rozpoczęte przed dniem 27 listopada 2015 roku, te, które przejęło od Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej. W związku z tym skierowaliśmy wniosek do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o podjęcie działań w celu doprowadzenia do zgodności stanu prawnego ze stanem faktycznym tak, żeby zadania w zakresie budowy i modernizacji śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym prowadziły jednostki, którym kompetencje te przypisano.

Po wejściu w życie porozumienia AGN Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaniechał przygotowania aktualizacji klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce zgodnie z porozumieniem. Dokonanie aktualizacji spowodowałoby, że nowe inwestycje realizowane w zakresie śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym musiałyby spełniać warunki projektowe określone dla klasy drogi wodnej ustalonej w aktualizacji, a minister nie musiałby negocjować z inwestorami tak, jak to czynił do czasu kontroli Najwyższej Izby Kontroli, żeby realizowane przez nich nowe inwestycje uwzględniały parametry obowiązujące przy klasie drogi wodnej wyższej niż obecna. Niestety, negocjacje te nie dosyć, że czasochłonne, nie zawsze były skuteczne. Dlatego wystąpiliśmy z wnioskiem do pana premiera o doprowadzenie obowiązującej w Polsce klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych do zgodności z porozumieniem AGN.

W ramach naszej kontroli ustaliliśmy także, że Rada Ministrów nie wykonała dyspozycji z art. 193 ust. 7 Prawa wodnego i nie określiła w drodze rozporządzenia śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym. W tym przypadku także wnosiliśmy do pana premiera, żeby w celu zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju spowodował realizację wskazanego obowiązku.

Jako niedostateczny oceniliśmy nadzór Prezesa Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie nad podległymi mu jednostkami organizacyjnymi w zakresie realizacji zadań modernizacyjnych na śródlądowych drogach wodnych. Nadzór ten ograniczał się do comiesięcznego monitoringu realizacji zadań. Prowadząc nadzór w ten sposób, prezes nie stwierdził żadnych nieprawidłowości dotyczących modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Tymczasem kontrole, które przeprowadziliśmy w trzech regionalnych zarządach gospodarki wodnej wykazały, że w ich działalności w zakresie modernizacji śródlądowych dróg wodnych jednak występowały nieprawidłowości. Stwierdziliśmy je zarówno na etapie postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, w procesie przygotowania inwestycji, jak też na etapie ich realizacji.

Stwierdziliśmy również, że utrudnione jest prawidłowe utrzymanie drogi wodnej na Kanale Augustowskim, na jego odcinku przygranicznym. Jest to konsekwencja nieustalenia zasad współpracy w tym zakresie ze stroną białoruską. Dlatego sformułowaliśmy wniosek do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o wypracowanie ze stroną białoruską porozumienia granicznego w tej sprawie.

Przedmiotem naszego zainteresowania w ramach omawianej kontroli było również wdrażanie Systemu Informacji Rzecznej, czyli usług informacyjnych wspierających zarządzanie ruchem i transportem w żegludze śródlądowej. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie od sierpnia 2016 roku realizował projekt pod nazwą „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry". Działania dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie były w tym zakresie nieskuteczne i niegospodarne. Powyższy projekt miał być zrealizowany w przeciągu trzydziestu dziewięciu miesięcy, tymczasem na koniec czerwca 2019 roku, na cztery miesiące przed planowanym terminem jego zakończenia zaawansowanie rzeczowe projektu wynosiło 0%, chociaż urząd wydał na jego realizację prawie 1700 tys. zł. Do sytuacji takiej doszło w wyniku podejmowania kolejnych decyzji o nowej lokalizacji Centrum RIS bez ich właściwego rozważenia. Zmarnowano trzy lata oraz poniesiono zbędne wydatki. W tym przypadku stwierdziliśmy, że nieskuteczny był także nadzór

Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który sprawował ów nadzór nad dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie od początku realizacji zadania.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami w zakresie realizacji inwestycji na śródlądowych drogach wodnych oraz projektu „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry", którym nie zapobiegła kontrola zarządcza, w związku z niepodjęciem żadnych działań zaradczych w ramach nadzoru do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wnosiliśmy o wprowadzenie skutecznych mechanizmów w zakresie realizacji zadań nadzorczych przez komórki ministerstwa i przez jednostki podległe.

Praktycznie są to w skrócie najważniejsze ustalenia kontroli. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Czy Ministerstwo Infrastruktury, pani dyrektor Monika Niemiec-Butryn chciałaby ewentualnie zabrać głos?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie dyrektorze, oczywiście złożyliśmy wyjaśnienia do wniosków pokontrolnych Najwyższej Izby Kontroli, ale jeżeli państwo pozwolą odniosę się do kilku kwestii, chociażby w skrócie.

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi za wstęp, za wskazanie jak ważna jest żegluga śródlądowa. Bardzo bym chciała, żeby wielu z państwa to usłyszało, dlatego że czasami mamy wielki problem, żeby przeprowadzić pewne działania, o czym w szczególności będę mówić dalej. Dlatego nasze analizy techniczne muszą być tak bardzo szczegółowe. Wiele organizacji ma duże zastrzeżenia co do rozwoju śródlądowych dróg wodnych, co do takiej potrzeby w Polsce. W związku z tym bardzo dziękuję za wstęp, za przytoczenie liczb, za wskazanie jak nadal w Polsce jest to marginalna gałąź transportu, jak marginalna była przez wiele lat.

W związku z tym od 2015 roku, kiedy to ministerstwo zostało utworzone, podjęliśmy prace, a w 2016 roku powstały założenia. Patrząc pod kątem tego, jaki kolejny dokument został stworzony, dopiero teraz jesteśmy na etapie kończenia projektów programu. Niemniej jednak biorąc pod uwagę cezurę czasową, założenia z roku 2016, później prace nad ratyfikacją porozumienia AGN, przystąpienie w roku 2017, trochę to trwało, co państwo nam zarzucają. Po to, żeby powstał program, harmonogram prac nad programem, poświęciliśmy na to trochę czasu, podzieliliśmy się zadaniami z portami morskim, które wykonały część prac. Trochę zależeliśmy także od ich tempa prac.

W związku z tym, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną, jesteśmy dopiero na etapie przejmowania prac technicznych, które właśnie, co chciałabym podkreślić, są niezwykle istotne także ze względu na zastrzeżenia partnera niemieckiego. Inwestycje, które były zaplanowane w umowie polsko-niemieckiej podpisanej w roku 2015, były zaplanowane do realizacji ze środków europejskich oraz ze środków Banku Światowego, Banku Rozwoju Rady Europy. Już teraz mamy wiele problemów z realizacją, nie tylko dlatego że jednostki organizacyjnie są nie do końca skuteczne, ale przede wszystkim dlatego że organizacje NGO bardzo mocno nas monitorują, bardzo mocno utrudniają nam cały proces, utrudniają nam tak szybką realizację, jaka była zaplanowana.

W związku z tym część inwestycji pomimo monitoringu, o którym wspominał pan dyrektor, naprawdę bardzo rzetelnego, pomimo bardzo częstych spotkań kierownictwa z kierownictwem Wód Polskich… Przed każdym posiedzeniem komitetu roboczego odbywały się też nasze spotkania. Z pozycji departamentu uczestniczyliśmy również w spotkaniach CUPT-u z jednostkami Wód Polskich. Pomimo bardzo dużej pracy włożonej w monitoring, są jednak pewne opóźnienia, które spowodowały, że nie wszystkie inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej… Chciałabym jednak podkreślić z dużą mocą, że wszystkie te inwestycje, które zostały zaplanowane w umowie polsko-niemieckiej, staramy się realizować. Część inwestycji, która nie została zrealizowana czy też nie zostanie zrealizowana w obecnej perspektywie, będzie zaplanowana do realizacji w kolejnej perspektywie unijnej. W tym celu przygotowaliśmy – mamy już wpis do wykazu –

dokument, który nazywa się Krajowy Program Żeglugowy, a który właśnie uwzględnia działania konieczne do dokończenia.

Tak więc w międzyczasie stworzyliśmy Krajowy Program Żeglugowy, pracowaliśmy nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Programem Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. W pierwszym kwartale, czyli właściwie za chwilę programy te skierujemy do konsultacji. Musimy także uzyskać stosowne zgody wewnątrz. Oczywiście zmiany organizacyjne, które wydarzyły się w międzyczasie, spowodowały, że w trzecim i czwartym kwartałach ubiegłego roku nie udało się nam zachować harmonogramu. W związku z tym przedstawimy także aktualizację harmonogramu prac nad programami.

Chciałabym się także odnieść do kwestii klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Nasza dyskusja była dosyć długa. Chciałabym podkreślić, że porozumienie AGN jest porozumieniem, które pokazuje cel. Polska ma dążyć do takich parametrów w swoich pracach. W celu ich realizacji przygotowywane są programy. Samo rozporządzenie o klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych odnosi się do statków, do parametrów eksploatacyjnych. Nie możemy zatem w rozporządzeniu napisać, że na drodze wodnej, w szczególności na Odrze i Wiśle jest IV klasa, dlatego że Wody Polskie nie są w stanie utrzymać tam takiej klasy. Tak samo na Odrzańskiej Drodze Wodnej bez naprawdę bardzo daleko zakrojonych inwestycji nie jest to możliwe, państwo polskie nie może zagwarantować utrzymania IV klasy. W związku z tym w odpowiedzialny sposób nie możemy tego zawrzeć w rozporządzeniu.

Po zakończeniu pierwszych inwestycji z programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko rozporządzenie będzie aktualizowane. Później po kolejnych inwestycjach znowu będzie nowelizowane tak, żeby statki, armatorzy wiedzieli, jakie są parametry na poszczególnych drogach wodnych. Wydaje się nam to działaniem jak najbardziej rozsądnym. Ponieważ odpowiadamy także za bezpieczeństwo na śródlądowych dragach wodnych, wydaje się nam to jedynym właściwym rozwiązaniem w tej sytuacji. Pamiętamy, że mamy AGN. Wiemy, jakie są to śródlądowe drogi wodne. W związku z tym planujemy tak, żeby programy w zakresie śródlądowych dróg wodnych pokazały, w jaki sposób dojść do wskazanych parametrów.

Myślę, co jeszcze było tu niezwykle istotnego. W ogóle, jeżeli chodzi o określenie śródlądowych dróg wodnych, proszę wziąć pod uwagę, iż na etapie tworzenia Prawa wodnego w 2017 roku, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, byliśmy osobnymi resortami. Żegluga śródlądowa była w innym ministerstwie, gospodarka wodna była wówczas w innym ministerstwie. W związku z tym planowane było, żeby ustalić śródlądowe drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym, a także nadać funkcje inwestora urzędom żeglugi śródlądowej, żeby to one realizowały inwestycje na poszczególnych odcinkach. Niemniej jednak decyzją rządu Rzeczypospolitej Polskiej od 2018 roku gospodarka wodna wraz z żeglugą śródlądową znalazła się w jednym ręku. W związku z tym dublowanie kompetencji byłoby daleko niegospodarnym działaniem państwa. Dlatego też nie zostały ustalone drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym po to, żeby Wody Polskie mogły realizować inwestycje na wszystkich drogach wodnych tak, jak jest to zapisane w ustawie.

Jeżeli chodzi o państwa ustalenia i wskazania dotyczące zmian ustawowych, wykonaliśmy tę pracę. Dziękujemy za tę uwagę. Przygotowaliśmy także pakiet żeglugowy. Na etapie kontroli mieliśmy przygotowaną dosyć szczegółową zmianę do Prawa wodnego, jednak z całego dużego pakietu wyjęliśmy przepisy, które mają usprawnić projektowanie na śródlądowych drogach wodnych, zanim w rozporządzeniu o klasyfikacjach będą już docelowe parametry. Chciałabym zwrócić uwagę, że najważniejsze jest projektowanie. Zadbaliśmy o to. W nowych przepisach będzie uwzględnione, że infrastruktura krzyżująca się ze śródlądowymi drogami wodnymi, które są ustalone w porozumieniu AGN, ma być realizowana w pracach międzynarodowych.

Jeszcze czekamy, ale mamy już wpis do wykazu zmiany ustawy o żegludze śródlądowej, która nie uwzględniała tych elementów. Zwróciliśmy się tutaj z prośbą o aktualizację. Za chwilę w konsultacjach społecznych i międzyresortowych znajdzie się także ten projekt dokumentu.

Jak mówię, jest Krajowy Program Żeglugowy, w końcu są projekty obu programów, jest zmiana ustawy o żegludze śródlądowej oraz zmiana ustawy – Prawo wodne. Z naszego punktu widzenia są jednak dosyć istotne działania monitoringowe w stosunku do urzędu żeglugi śródlądowej. Nie chciałabym tutaj państwa zajmować, gdyż jest to naprawdę bardzo szczegółowa kwestia, która dotyczyła samego planowania, dlatego że wówczas, jeszcze według planów z roku 2017, budynek miał być przeznaczony dla dyrektora, dla urzędu, który miał być również inwestorem. Później po weryfikacji planów oraz po bardzo wysokim wzroście kosztów remontu odstąpiliśmy od tego. Naprawdę było to... Jak państwo sugerujecie, być może audyt byłby bardziej szczegółowy, jednak nasze urzędy są dosyć małe, szanowni państwo. Jesteśmy w ciągłym kontakcie z dyrektorem urzędu, który i konsultował to z ówczesną panią minister, i z nami był w ciągłym kontakcie. Trzy razy podejmował próby ogłoszenia przetargu na budynek. Okazało się, iż są potrzebne tak gigantyczne środki, że w związku z tym odstąpił od tego.

Jeżeli chodzi o sam RIS, będzie on zrealizowany w terminie tej perspektywy. Jesteśmy spokojni o to, że system ten będzie wprowadzony. To tyle tytułem uzupełnienia. Dziękuję bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, pani dyrektor. Rzeczywiście programów ci u nas dostatek. Problem polega tylko na tym, że chyba są nierealizowane. Otwieram dyskusję. Widzę, że pierwsza zgłasza się pani poseł Gosek-Popiołek. Bardzo proszę, oddaję pani głos.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję za raport. Przyznam szczerze, że jest to chyba jeden z tych nielicznych momentów, kiedy cieszę się, iż raport wskazał, że niewiele jest robione. Szanowni państwo, pomysł zbudowania w Polsce sieci dróg śródlądowych dla żeglugi oznacza koszty szacowane pomiędzy 144 000 000 tys. zł a 164 000 000 tys. zł. Tak mówią eksperci. Co to oznacza? Spójrzmy na liczby. Proszę teraz wsłuchać się w kolejne liczby. Średni czas barki płynącej w górę rzeki to 10 km/ha, w dół 25 km/ha. Czas oczywiście zależny jest od warunków pogodowych. Pociąg towarowy osiąga prędkość 75–80 km/ha. Całkowita długość sieci kolejowych w Polsce to 18 tys. km, natomiast długość dróg wodnych różnych klas to zaledwie 3600 km. Jest to jeszcze nieistotne. Ile mamy kilometrów dróg wodnych IV i V klasy żeglowności? Jest to ta żeglowność, która pozwala na międzynarodowy transport towarowy. Otóż jest to 208 km dróg. Tyle mamy i nie będziemy mieć więcej, dlatego że problemem, który dotyka polskich rzek, co doskonale widzimy, są niewystarczające zasoby wodne, niski poziom wody w cieplejszych miesiącach. Szanowni państwo, zdarza się, o czym wszyscy doskonale wiemy w tej Komisji, że czasami z powodu niskiego stanu rzek nawet żegluga rekreacyjna jest niemożliwa. Gonimy króliczka, na którego wydamy miliardy złotych i nigdy, nigdy nie osiągniemy spodziewanych skutków.

Mówią państwo, że transport wodny to kwestie związane z emisyjnością. Spójrzmy na to. Emisyjność kolei dla dwutlenku węgla to 15 gramów na tonokilometr, a dla transportu rzecznego to 50 gramów na tonokilometr. Czy widać tu jakikolwiek sens? Ja nie widzę.

Poza tym spójrzmy jeszcze z tej perspektywy. To nie jest tak, że pogłębimy sobie, wyprostujemy koryta rzeki. Wokół tego musimy zbudować całą infrastrukturę. Musimy zbudować porty przeładunkowe, musimy zbudować sieć dróg dojazdowych. Są to olbrzymie koszty. Nigdy nie osiągniemy spodziewanych celów.

Szczerze mówiąc, pani dyrektor mówi o tym, że będą kolejne programy, że rzeczy te się wydarzą, ale gwarantuję państwu, zresztą cyfry to pokazują, że nie ma szans na to, żeby inwestycja ta zwróciła się kiedykolwiek. Jest ona idiotyczna z punktu widzenia kosztów, z punktu widzenia gospodarki, z punktu widzenia środowiska, ale także z punktu widzenia ludzkiego. Na przykład program zakłada stworzenie wyspy w Krakowie, ponieważ Kanał Krakowski sprawi, że jedna z dzielnic zostanie wyspą. Czy państwo w ogóle widzą absurd tej sytuacji?

Bardzo głęboko apeluję o to, żeby ministerstwo, żeby nasza Komisja przestała bawić się w mrzonki, które są naprawdę szkodliwe i które są naprawdę nieopłacalne. Przepra-

szam za moją być może dużą emfazę, ale mam wrażenie, że od bardzo wielu lat bardzo różne gremia podnoszą bezsensowność tego programu, tymczasem w żaden sposób nie jest on kwestionowany przez rządzących. Jest to absolutnie zły kierunek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, pani poseł. Śpieszę panią uspokoić, że są to tylko bajki pana ministra Gróbarczyka opowiadane już od kilkunastu lat, ale niestety czy na szczęście nierealizowane, ponieważ są nierealizowalne.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Tak, panie przewodniczący, tylko ile milionów wydajemy po drodze.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Akurat kraj, władza jest bogata. Na różne niepotrzebne rzeczy wydaje ogromne pieniądze. Pan poseł Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Szanowni państwo, ja akurat jestem przerażony raportem. Mojej szanownej przedmówczyni chciałbym zwrócić uwagę, że w tej chwili nie dyskutujemy tutaj o koncepcji rozwoju dróg śródlądowych, tylko dyskutujemy o wykonaniu planu na rok 2021, dlatego że to już zostało zatwierdzone. Jak mówi koleżanka, oczywiście zdania mogą być różne, natomiast ja nie mam żadnych wątpliwości, że jeżeli chodzi o transport śródlądowy, absolutnie jest to szansa na rozwój gospodarczy Polski. Co do tego nie mam żadnych wątpliwości. Analizy są jednoznaczne. Nie wiem, skąd się biorą kwoty. Pamiętam program, który jeszcze jako działacze samorządowi analizowaliśmy, zresztą razem z kolegą Łąckim, w sejmiku województwa. Jeżeli chodzi o samą Odrę, był to poziom 40 000 000 tys. zł do roku 2030. Miało to zapewnić IV czy bodajże V – pewnie Artur będziesz szczegółowo to pamiętał – klasę żeglowności. Po to, żeby była jasność, trudno tutaj mówić o jakimkolwiek zwrocie z kapitału, dlatego że w ogóle nie o tym rozmawiamy. Rozmawiamy o tym, żeby Odra była wykorzystywana również gospodarczo, a był taki moment, że węgiel do Elektrowni Dolna Odra płynął Odrą. Chcielibyśmy do tego wrócić.

Dzisiaj oczywiście jest XXI wiek. Jest to i zachowanie ochrony środowiska, i wykorzystanie turystyczne. Jest to wielka szansa. Nie spotkałem się z tym, żeby którykolwiek z samorządów, który funkcjonuje wzdłuż rzeki Odry, a takie spotkania mieliśmy, był przeciwny. Wręcz odwrotnie. Wszystkie stanowiska wiązały się z wielką aktywnością i udziałem w całym programie. W mojej ocenie problem polega na tym, że znowu mamy deklaracje bez pokrycia, które nie są realizowane.

Mam pytanie do Najwyższej Izby Kontroli. Raport jest druzgocący. Czy występowaliście w tej sprawie do prokuratury? Myślę, że trzeba to poważnie rozważyć, żeby kończyć bezsensowne wydatkowanie środków finansowych. Być może trzeba się zastanowić, czy nie powinniśmy tego zrobić jako Komisja. Ponieważ są tu konkretne przykłady marnotrawstwa środków finansowych, jest pytanie, czy Najwyższa Izba Kontroli występowała w tej sprawie do prokuratury.

Druga rzecz to też pytanie. Dziwię się, że na dzisiejszym posiedzeniu Komisji nie ma któregoś z ministrów, dlatego że akurat jest to bardzo ważny temat. Moje pytanie do pani dyrektor jest następujące. Z raportu wynika kompletny bałagan, jeżeli chodzi o zarządzanie i odpowiedzialność. Jest to temat urzędów żeglugi śródlądowej, czyli administracji, ministerstwa, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Nie wiadomo kto w końcu wszystkie te inwestycje ma prowadzić. Oczywiście doszła jeszcze nowa struktura. Pani dyrektor jest w bardzo trudnej sytuacji, ponieważ jest nowa struktura, jest Ministerstwo Infrastruktury. Niech dzisiaj ktoś mi powie, niech powie Wysokiej Komisji, kto rzeczywiście będzie odpowiadał za realizację programów. Na wielu posiedzeniach Komisji słyszę, że są to poważne problemy. Wolałbym jednak wiedzieć, że akurat ten wiceminister odpowiada za realizację programu, a szczerze mówiąc, mniej interesuje mnie koordynacja, jak to wszystko ma wyglądać, gdyż wtedy po prostu wiem, do kogo się zwrócić. Tutaj mam wrażenie, że jest rozmywanie tego. Część administracja państwowa, część Wody Polskie, teraz Ministerstwo Infrastruktury. Znowu nie będzie wiadomo, kto za to odpowiada. Jest to jeden z podstawowych wniosków Najwyższej Izby

Kontroli – bardzo za to dziękuję – żeby wreszcie uregulować odpowiedzialność za programy, jeżeli chodzi o Odrę i Wisłę, w ogóle odpowiedzialność za żeglugę śródlądową. Moje pytanie jest takie, czy pani dyrektor już wie, kto za to odpowiada. Wiem, że nie ma jeszcze ustawy o działach, ale pewnie w ministerstwie już jakoś to wszystko poukładaliście. Kto będzie odpowiedzialny za realizację programu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ja może po panu przewodniczącym. Ja na końcu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak? To puścimy jednak pana przewodniczącego Maternę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję bardzo. Powiem szczerze, że jestem zdruzgotany wypowiedzią pani poseł. Po prostu dyrdygały do potęgi.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Dyrdymały.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Tak, tak, dyrdymały. Po prostu szok. To, co pani teraz powiedziała na posiedzeniu Komisji, to po prostu szok. Nie wiem, kogo pani prezentuje, czy polski rząd, czy polskie państwo, czy nie wiem, coś, co po prostu budzi. Miałem zaszczyt być ministrem, sekretarzem stanu. Rozpoczęliśmy naprawdę karkołomną robotę. W 2015 roku urząd, Departament Żeglugi Śródlądowej liczył pięć osób. Nie było nic. Państwo osądzacie nas za to, że przez pięć lat – może jest to długi okres, ale i bardzo krótki – zrobiliśmy bardzo dużo rzeczy. Weszliśmy do AGN.

Pan dyrektor z Najwyższej Izby Kontroli powiedział ważną rzecz. Biała księga, dyrektywa, która wyraźnie określa, że do 2030 roku mamy się przenieść na kolej i drogi wodne, ma być ekologicznie. Tak bardzo kochacie ekologię, a z drugiej strony nawet nie umiecie zrozumieć, na czym to wszystko polega. Transport wodny ma wynosić do 30%, a do 2050 roku 50%. Proszę zobaczyć, co jest w Unii Europejskiej, w Holandii, w Niemczech, w Belgii. W Holandii 40% jest przewożone transportem rzecznym, najbardziej ekonomicznym, najbardziej ekologicznym. Jedna barka to czterdzieści, pięćdziesiąt kontenerów. Zgadza się, że czas jest dłuższy. To nie jest transport na krótkich odcinkach. Jest to transport przynajmniej dwieście, trzysta, sześćset kilometrów. To żaden problem dla firm transportowych.

Jeżeli chce pani wiedzieć, badania ekonomiczne wykonane na Wiśle, pokazały, że gdybyśmy dzisiaj wyłożyli 30 000 000 tys. zł, cała ta rzecz zwraca się w jeden rok. Nie mówimy, że wprost do budżetu, tylko poprzez system, który stworzymy, spowodujemy to, że podniesie się retencja. Jak pani wie, Polska centralna stepowieje. Na południu, w Wałbrzychu nie ma wody w studniach. Nikt się nie orientuje, dlaczego tak jest. Po prostu trzeba trochę wiedzy. Dzięki temu, że zrobimy żeglowność, spowodujemy wiele innych rzeczy.

Patrz Racibórz. Przez wiele lat nie można było zrobić tej inwestycji. Dzięki determinacji w tamtym roku uratowaliśmy wiele substancji, miast od powodzi. Malczyce. Szesnaście lat nie potrafiono tego skończyć. Dzięki determinacji zakończyliśmy to. Dzisiaj pięknie to wygląda. Proszę sobie pojechać i zobaczyć albo zobaczyć na Youtube, jak wyglądają Malczyce, stopień, wodny. Jest piękna elektrownia prowadzona ekologicznie. Wszystko jest ekologicznie, rybki, są szlaki dla ryb. Wszystko jest uregulowane. Kolejnych takich stopni trzeba porobić dwadzieścia ileś.

Skąd suma 140 000 000 tys. zł? Ze strony rządu nigdy nie padła taka suma. Mówimy o całym planie wartym około 70 000 000 tys. zł. Mówimy o kwocie ponad 30 000 000 tys. zł na Odrę i podobnej kwocie na Wisłę, na odcinkach od Gdańska do Warszawy i od Szczecina do granicy naszego państwa. Oczywiście trzeba je wybudować i na to liczę. Właśnie dzięki temu, że Unia Europejska mówi o ekologii, wpisują się w to te wszystkie systemy.

Zrobiliśmy wielką robotę. Można ganić, można mówić wiele rzeczy, ale zrobiliśmy szaloną robotę. Dzisiaj to wszystko jest w jednych rękach. Co prawda szkoda, ubolewam nad tym, że dzisiaj nie ma Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ale udało się to wszystko uratować. Jest to w Ministerstwie Infrastruktury, które całym zasobem będzie mogło to realizować. Tak jak realizujemy kolej, tak jak realizujemy drogi, tak w obecnej perspektywie 2021–2027 będziemy mogli przynajmniej 70 000 000 tys. zł przeznaczyć na żeglowność.

Dzięki temu podniesiemy poziom wód. Proszę zobaczyć, co się dzieje, łachy na rzekach. Dzisiaj mamy drony i inne rzeczy, można to wszystko zauważyć na Wiśle i na Odrze. Proszę sobie pojechać na Malczyce i zobaczyć, że dzisiaj to wszystko lepiej funkcjonuje. Tak będzie w Lubiążu, Ścinawie. Dalej będziemy szli w województwo lubuskie, żeby dojść do Odry granicznej i realizować to. Przecież pani wie, że w Świnoujściu powstaje wielki kontenerowy port głębokowodny. Między innymi do Czech, Słowacji i innych krajów możemy dostarczać wiele towarów. Dzięki temu naprawdę możemy na tym zarabiać, nieźle zarabiać. Patrząc z perspektywy gazoportu, w przyszłości na barkach możemy transportować gaz. To jest właśnie to, na czym w przyszłości możemy zarabiać. Przy okazji pozbędziemy się ważnych rzeczy.

Rozpoczęliśmy także budowę zbiorników. U podnóża gór, od wschodu do zachodu ma powstać kilkadziesiąt takich zbiorników jak w Raciborzu. Dzięki temu będziemy... Dzisiaj boli mnie, że nie zrobiono tego, nie rozpoczęto trzydzieści lat temu. Dzisiaj mielibyśmy alimentację i zasilanie zbiorników, które są potrzebne. Proszę zobaczyć Hiszpanię. Ileś tam lat temu zrobiła, pobudowała potężne zbiorniki, dzięki czemu ma wodę, zasoby wodne, które służą do wielu innych rzeczy.

Gdzie, co? Po prostu nie chce mi się słuchać takich dyrdymałów, które idą z pani rąk. To ludzie, którzy kochają ekologię. Nic lepszego jak stopnie wodne, które spowodują podniesienie się wód. Oczywiście wszystko to rodziło się w trudach. Rodziło się w trudach, nie było środków. Pani wspomniała, pani dyrektor Niemiec mówiła o tym, że rozpoczęliśmy współpracę z portami. Porty finansują studium wykonalności. To wszystko może trwa dłużej, dlatego że przy okazji też się wszyscy uczymy. Przecież przez trzydzieści lat nie robiono na rzekach nic. Nie robiono nic. Brakuje inżynierów hydrologów, brakuje ludzi w tych zawodach. Dlatego rozpoczęliśmy kształcenie, przywróciliśmy pewne zawody. Naprawdę trochę wiary, dlatego że została zrobiona naprawdę duża robota.

Pan Wieczorek mówi o prokuraturze. Jakie środki tam...Właśnie zakończyliśmy pewne patologie, jakie robiły poprzednie rządy. Przez szesnaście lat nie potrafili skończyć Malczyc. U mnie była krótka diagnoza. Jako inżynier budowlaniec kilkukrotnie pojechałem na budowę, chociaż nie było to jeszcze w kompetencjach Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, dlatego że było to w zasobach środowiska. Udało mi się przekonać panią premier Szydło. Była realizacja i dzisiaj naprawdę możemy się cieszyć osiągnięciami.

Udało się porozumienie AGN. Dzięki temu w nieodległej przyszłości mamy możliwość realizować owe rzeczy. Dobrze, że Unia Europejska postawiła na ekologię. Możemy to realizować. To boli, Niemcy nie są za bardzo zadowoleni z tego, że uruchamiamy Odrę. Tak, nie są z tego zadowoleni. Często jeździłem do Unii Europejskiej. Jeżeli chodzi o Niemcy, wschodni Niemcy bardzo dobrze wypowiadali się na temat tego, co robimy, gratulowali nam, dlatego że Niemcy jeszcze nie ratyfikowali AGN. To my weszliśmy i ratyfikowaliśmy. Niemcy do dzisiaj nie ratyfikowały tej umowy. Oni patrzą tylko na Ren i nic więcej. Łaba oczywiście też mogłaby funkcjonować. Chciałbym, żeby także to robili, dlatego że dlaczego nie.

Naprawdę trochę wiedzy, trochę słuchania. Jeździłem jako minister, odbywaliśmy naprawę wiele bardzo merytorycznych spotkań między innymi we Wrocławiu. Jest tam uczelnia, politechnika, która ma bardzo duże zasoby wiedzy. Są tam materiały, które będą nam służyły do IV klasy żeglowności. Niemcy już przed wojną myśleli o tym, żeby użeglownić tę rzekę. Tak, trzeba to robić, dlatego że dzisiaj po prostu jest takie wyzwanie. Najtańsza droga rzeczna. Nie patrzymy na dziesięć kilometrów, tylko patrzymy na trzysta, czterysta kilometrów. Wtedy to wszystko będzie się opłacało. Można kiwać, zakiwać się, ale taka jest rzeczywistość. Będziemy to realizować. Mam nadzieję, że roz-

poczniemy. Przeszliśmy trudny, naprawdę trudny czas, ale idziemy do przodu. Oczywiście zawsze można powiedzieć, że można było robić szybciej, robić lepiej. Zgadza się, ale to wszystko rodziło się w wielkich bólach. Rodziło się w wielkich bólach, ale dzisiaj zrobiliśmy naprawdę wiele rzeczy. Jestem dumny, że w jakiejś części ja także realizowałem to wszystko.

Życzę powodzenia obecnej ekipie, dlatego że naprawdę łatwo nie ma. Mam nadzieję, że jednak uda się przekonać, żeby w perspektywie 2021–2027 pojawiła się kwota 70 000 000 tys. zł, dlatego że jest to potrzebne, nawet niezbędne. Czesi są już trochę dalej. Dzięki V4 po prostu przekonaliśmy ich do tego. Mają już zrobione studium wykonalności. Okazało się, że najbardziej zaawansowana jest Odra, nie Łaba, tylko Odra. Będą to realizowali. Mam nadzieję, że dalej przekonamy Słowaków, gdyż jest tam trudny odcinek, żeby połączyć się z Dunajem. Wtedy jesteśmy naprawdę daleko, daleko do przodu.

To taka krótka wypowiedź. Naprawdę jestem zbulwersowany tym, co pani powiedziała przed chwilą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Pan przewodniczący Arkadiusz Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie pośle, wszystko rodzi się w bólach, tylko nic się wam urodzić nie może. Niestety, wnioski z raportu Najwyższej Izby Kontroli w wielu miejscach są druzgocące. Po raz kolejny potwierdzają tezę, którą stawiamy już od kilku lat, że ministerstwo, które było zarządzane przez ministra Gróbarczyka, może się pochwalić, ale jedynie pasmem jakichś porażek.

To, na co zwracam uwagę w sposób szczególny, to kwestia dotycząca realizacji programu wdrożenia RIS Dolnej Odry. Jeżeli z raportu wynika, że po ponad trzech latach pomimo wydania 1500 tys. zł postęp projektu, jego realizacja wyniosła 0%, to znaczy, że coś nawet nie tyle nie działa, co jest skandalicznie źle zarządzane. Przeczytam jeszcze jeden cytat w kontekście podsumowania owej kwestii: „To wskazuje, że kolejne decyzje w sprawie lokalizacji centrum RIS" – chodzi o Szczecin – „nie były właściwie rozważone i doprowadziły do zmarnowania trzech lat oraz poniesienia na ten cel wydatków w kwocie 1672 tys. zł. W tym przypadku nadzór ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej był nieskuteczny". Dochodzi do tego, że instytucja państwowa kupuje działkę po to, żeby budować tam centrum, dlatego że ma taki plan, wydaje na to pieniądze, gdyż mówi, że nie może funkcjonować w budynku, w którym mieści się urząd morski. Wydaje na to pieniądze, po czym okazuje się, że jednak w tymże budynku jest miejsce i nie trzeba było kupować. Nie wiem, czy ktoś tym zarządza czy po prostu jest to rzucone bez żadnego nadzoru. Znając sukcesy pana ministra Gróbarczyka, myślę, że jest to kolejny z jego sukcesów, który może sobie postawić obok rdzewiejącej stępki. Oczywiście nie dziwię się, że pana ministra dzisiaj nie ma, dlatego że jest to kolejny dowód na jego niekompetencję.

Korzystając z obecności przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, ministerstwa, pani dyrektor, chciałbym jeszcze zapytać o kwestię dotyczącą realizacji umowy polsko-niemieckiej, która dotyczyła pogłębienia Odry granicznej. Jeżeli dobrze pamiętam, w 2013 albo 2014 roku została podpisana umowa, która dotyczyła stworzenia III klasy żeglowności właśnie na Odrze granicznej. Polska miała zagwarantowane na realizację owego przedsięwzięcia środki finansowe z Banku Światowego. Uważam, że to była szansa na realizację tego przedsięwzięcia i poprawę żeglowności. Jeżeli mówi się o uzyskaniu w ramach wielkich projektów klasy IV i nawet dalej, jak mówi pan minister, to najpierw wypadałoby zrobić klasę III, tym bardziej że są dostępne środki, że jako Polska mamy możliwość pozyskania takich środków ze źródeł zewnętrznych. Pan minister odgrażał się wówczas, że jest to umowa, którą należy ratyfikować, że należy podjąć działania, które na nowo otworzą negocjacje, dlatego że chce robić coś więcej. Wygląda na to, że od tamtego czasu, od tamtych zapowiedzi minęło sześć lat, a nie zmieniło się zupełnie nic, poza tym, że jak mniemam, przez ostatnie lata została zmarnowana szansa na realizację przedsięwzięcia, przedsięwzięcia, które dostało wsparcie Banku Światowego.

Chciałbym zapytać przede wszystkim przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, czy zagadnienie to również było badane i czy znalazło się we wnioskach, które zostały wypracowane po kontroli. Mam również pytanie do pani dyrektor, jak kwestia ta wygląda dzisiaj. Oczywiście, pani dyrektor, zdaję sobie sprawę z tego, że na pytania te powinien szczerze odpowiedzieć nam pan minister, dlatego że to on zapowiadał, ale jeżeli ma pani takie informacje, bardzo proszę o ich przedstawienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan poseł Artur Łącki, a później pani poseł Gosek-Popiołek.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, szanowni koledzy, koleżanki, oczywiście nie zgadzając się w całości z panią poseł co do sensowności inwestycji, jednak nie pozwolę sobie na to, żeby krzyczeć na panią poseł za to. To uwaga do pana przewodniczącego, żeby jednak może zaczął pan krzyczeć nie na panią poseł, tylko na urzędników byłego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Na pana ministra przede wszystkim.

Poseł Artur Łącki (KO):

Prawda? Albo na pana ministra, żeby wreszcie zaczął cokolwiek robić. Z pana wypowiedzi wynika, że wszystko jest pięknie, tylko że inaczej wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli. A zatem pytanie powinno brzmieć, dlaczego jest tak źle skoro jest tak dobrze albo odwrotnie, dlaczego jest tak dobrze skoro jest tak źle.

Panie przewodniczący, nie wiem już od ilu lat próbujecie cokolwiek zrobić na ścianie zachodniej. Drogi S3, którą rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego wybudował w trzech czwartych, od sześciu lat nie potraficie skończyć. Nie wiem, kiedy zostanie skończona. Jest to ten sam projekt. Jeżeli chodzi o drogę kolejową nr 273 Szczecin – Wrocław, o której cały czas mówimy, nie wiem, czy jakiekolwiek remonty w ogóle są robione na owej drodze. Jest ona jak za króla Ćwieczka. Pociągi mogą jeździć z prędkością 60–70 km/ha, a tylko na odcinkach podmiejskich, czyli pod Szczecinem i pod Wrocławiem mogą osiągnąć prędkość 120 km/ha. Do tego jest trzecia inwestycja, czyli Odrzańska Droga Wodna, którą dzisiaj opisał pan dyrektor z Najwyższej Izby Kontroli, którą Najwyższa Izba Kontroli opisała w swoim raporcie, która właściwie w ogóle nie jest robiona.

Ściana zachodnia, o czym wiecie lub nie wiecie, jest bogata tylko w ośrodkach miejskich. Tylko ci ludzie, którzy mieszkają w Szczecinie, Gorzowie, Zielonej Górze i Wrocławiu. mają pieniądze. Pozostałe miejscowości są porównywalne lub biedniejsze od miejscowości ściany wschodniej, panie przewodniczący. Inwestycja ta nie tylko miała pomóc w transporcie ekologicznym czy jakimkolwiek, tylko miała ubogacić, czyli rozwinąć ścianę zachodnią. Mieliście sześć lat na to, żeby cokolwiek zacząć. Mieliście naprawdę duże pieniądze na to, żeby zacząć tam robić inwestycje. Wydaliście te pieniądze nie wiadomo na co. I to jest wniosek pana posła Wieczorka, żeby prokuratura dowiedziała się, na co pieniądze te zostały wydane.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Jakie pieniądze?

Poseł Artur Łącki (KO):

Jak to jakie? Chociażby półtora miliarda, o których przed chwilą mówił pan przewodniczący Marchewka.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Miliona. Jakiego miliarda?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Zero postępów w projekcie. Półtora mialiarda i zero postępów w projekcie, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Miliona.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie przewodniczący, skończy pan poseł Łącki…

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Czy to znaczy, że milion można wyrzucić ot tak?

Poseł Artur Łącki (KO):

Dokładnie. Co to za różnica? Milion też można wyrzucić? Nie robicie, panie przewodniczący, nic. My teraz mamy…

Oczywiście dopisuję się do pytania pana przewodniczącego Marchewki. Jeszcze jedno związane z tym pytanie techniczne, co wreszcie z mostem drogowym na Regalicy w Szczecinie. Od czasu, kiedy byliśmy radnymi trzy kadencje temu w Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, pytamy się, kiedy będzie wyremontowany, podniesiony most na Regalicy. Jest to przeszkoda w udrożnieniu transportu rzecznego pomiędzy portem szczecińskim a chociażby Berlinem. Transport ten można puścić już, jest tylko jedna przeszkoda, most drogowy na Regalicy, którego nie potraficie zrobić od tylu lat. Oprócz odpowiedzi na pytania pana przewodniczącego chciałbym, żebyśmy dostali jeszcze konkretną odpowiedź na temat mostu na Regalicy.

Panie przewodniczący, pani z ministerstwa, jeżeli nie potraficie tego zrobić, to może przyznajcie się do tego, że nie macie ani zasobów ludzkich, ani kompetencji, ani niczego, co pozwoli pociągnąć program. Może wtedy my tutaj przedstawimy… Może pan przewodniczący powinien wrócić do ministerstwa, skoro było tak dobrze, jak był pan wiceministrem. Może tak powinno się zrobić. Na razie zlikwidowaliście Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jedno z najważniejszych ministerstw dla Polski północno-zachodniej, dla Polski zachodniej. Teraz likwidujecie cały program. Więcej nie mam nic do powiedzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Gosek-Popiołek. Następnie jeszcze raz pan przewodniczący Materna.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Szybko. Zachęcam panów do sięgnięcia do opracowania naukowego pod tytułem „Ocena porównawcza efektywności ekonomicznej rozwoju towarowego transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej na polskich rzekach” autorstwa doktora Wojciecha Szymalskiego, Stanisława Biegi i Piotra Kazimierowskiego z grudnia 2017 roku. To tak à propos danych. Pan mówi o jakichś profesorach, ja mam opracowanie naukowe. Zachęcam do sięgnięcia. Wiedza nie boli.

Druga rzecz. Powołują się państwo na konwencję, która rzeczywiście wymaga od nas rozwoju niskoemisyjnych, zeroemisyjnych, ekologicznych środków transportu, jednak konwencja daje wybór. Bodajże do 2030 roku musimy osiągnąć 30% udziału transportu zrównoważonego, do 2050 roku 50%. Jednakże w konwencji jest jasno powiedziane, że żegluga śródlądowa powinna być prowadzona tylko tam, gdzie jest możliwa i uzasadniona.

Rozumiem, że tutaj możemy na siebie krzyczeć, ale nie zakrzyczy pan jednego. Nie zakrzyczy pan tego, że nasze zasoby wody drastycznie się kurczą. Naprawdę pogłębienie dna rzek, regulacja rzek jest najlepszym sposobem na to, żeby przyspieszyć ów proces. Jest pewien konsensus naukowy. Konsensus ten dotyczy tego, jak powinna wyglądać gospodarka wodna w XXI wieku, w momencie, kiedy mamy bardzo duże problemy. Pytanie jest takie, czy po wyrzuceniu wielu, wielu miliardów, co roku chcecie przeznaczać kilka milionów na utrzymanie pogłębionego poziomu rzek. Jeżeli woda tam będzie, to znaczy, że w innych rejonach Polski będzie jej za mało.

Bardzo apeluję o to, żeby uprawiać politykę chociaż trochę opartą na nauce albo przynajmniej wychodzącą, biorącą pod uwagę głosy ekspertów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Materna.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję bardzo. Odnośnie do drogi S3 i całej tej historii, jestem w parlamencie od piętnastu lat. Przez pierwsze dziesięć lat byłem członkiem Komisji Infrastruktury. Opowiem panu historię S3. W 2007 roku rząd Prawa i Sprawiedliwości przygotował całą tę drogę, dlatego że była perspektywa 2007–2013. Uzgodnił z Unią Europejską, że droga S3 będzie budowana w perspektywie 2007–2013. I co się stało w 2008 roku? Przyszedł rząd Donalda Tuska i wszystko to rozwalił. Były protesty. Zaczęto budować odcinkami. Pamięta pan rok 2014 i referendum w Warszawie? Środki z S3 przerzucono. Przerzucono z odcinka od Legnicy do granicy.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Na obwodnicę Warszawy.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Było już finansowanie, wszystko, finansowanie było w budżecie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Cała Polska buduje stolicę. To jest normalne.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Przerzucono na południowy odcinek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak było.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Powiem panu tak. Co zrobiło osiem lat tamtych rządów? Dokończyliśmy konsekwentnie. Oczywiście tamtej perspektywy już wtedy nie było, była następna. Dzisiaj konsekwentnie realizujemy. Jak chce pan wiedzieć, jesteśmy już po dwóch ostatnich przetargach, mówiąc w skrócie od Świnoujścia do Goleniowa, gdzie jest sześćdziesiąt kilometrów i tak samo od Bolkowa do granicy państwa. Będzie to realizowane. Tam będzie najdroższy odcinek, ponieważ są dwa tunele, jeden chyba około dwóch kilometrów i drugi mający dwieście czy trzysta metrów. W każdym razie konsekwentnie robimy, ponieważ droga ta jest bardzo potrzebna. Po oddaniu S3 na większości drogi – w województwie lubuskim już jest cały odcinek – ruch jest tak duży, jaki w analizach przewidziano za trzydzieści lat. A taki ruch na S3 jest realizowany już dzisiaj. Dlatego jest duże zapotrzebowanie na promy i inne rzeczy. Po prostu brakuje jednostek i innych.

Jeżeli chodzi o kolej, tak samo Nadodrzanka miała trochę pechowo, dlatego że żadne studia nie zostały zrealizowane, były przeciągane. Historia jest bardzo długa. Pamiętam od roku dwa tysiące... Śledzę to. Dla nas, dla lubuskiego jest to bardzo ważny odcinek. Oczywiście była zniszczona. Została odbudowana. W latach 70. była zelektryfikowana. Niestety, duże ilości węgla szły Nadodrzanką. Po prostu będzie ona realizowana. Mogę pana zapewnić, że będzie realizowana, będzie przywracana. Jeszcze niedawno z Zielonej Góry do Szczecina jechało się ponad cztery i pół godziny, dzisiaj dwie, dwie i pół godziny. Tak samo do Wrocławia z Zielonej Góry odległość 160 km jechało się około pięciu godzin, a dzisiaj dwie godziny. Sukcesywnie jest realizowana, będzie przywracana do możliwości 120 km/ha. Mogę to powiedzieć. Tyle mogę powiedzieć.

Jeszcze raz wracamy do nieszczęsnego budynku. Tak, jest to realizowane z determinacją. Jak państwo wiecie, do 2018 roku, dopóki nie było ustawy – Prawo wodne, nie było tych wszystkich kompetencji w żegludze. Dlatego budowaliśmy. Był taki pomysł. Udało się za darmo dostać budynek od miasta Szczecina. Chcieliśmy włączyć do RIS, ale okazało się, że remont będzie bardzo długi. Dlatego to wszystko długo trwało. Trudno. Uznano, że koszty są za duże, w związku z tym RIS jest realizowany w pierwotnym wymiarze, czyli bez budynku. W czasach, kiedy byłem w ministerstwie, z determinacją robiliśmy wszystko, żeby było to z prawdziwego zdarzenia, żeby wszystko mogło być tam usytuowane, ale niestety, wyszła taka sytuacja. Wiadomo, w 2018 roku, kiedy weszła ustawa, zmieniło się diametralnie. Wszystkie kompetencje są już w Wodach Polskich.

Sytuacja jest całkiem inna. Kwota 1500 tys. zł. Oczywiście zawsze można mówić. Jak się nie robi, jak czasem nie podejmuje się trudnych decyzji... Oczywiście zawsze jest ryzyko, że coś się nie uda. Nie udało się nam tego wyremontować, dlatego że okazało się, iż środki są tak duże, że nie opłaca się wprowadzać do tego planu RIS. Dlatego nie zostało to zrealizowane, ale budynek był za darmo przekazany przez miasto. Albo trzeba będzie oddać go z powrotem, albo nie wiem, nie znam bliższych szczegółów. Po prostu nie zostało to zrealizowane. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pan poseł jeszcze chciał zabrać głos, tak? Bardzo proszę, panie pośle. Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Nie tyle ad vocem, co po to, żeby były trochę dokładniejsze informacje. Odcinek Goleniów-Świnoujście jest podzielony na dwie części. Teraz jest budowany odcinek Goleniów-Parłowo o długości około trzydziestu kilometrów. Będzie oddany, mam nadzieję, w czerwcu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Ale to nie jest przedmiotem naszego dzisiejszego posiedzenia.

Poseł Artur Łącki (KO):

Do czego wracam?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tylko drogi wodne.

Poseł Artur Łącki (KO):

Tak, drogi wodne.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie lejcie wody, tylko do rzeczy.

Poseł Artur Łącki (KO):

Do rzeczy. Drogą wodną jest również pogłębiany kanał między Szczecinem a Świnoujściem. Zapomniałem o tym pytaniu, proszę zatem, o przedstawienie nam w odpowiedzi, jaki jest postęp robót przy pogłębianiu kanału Szczecin-Świnoujście, ponieważ jest to kluczowa sprawa.

I ostatnia sprawa. Niestety, muszę tutaj wrzucić tę drogę. Mnie nie interesuje droga S3 do Świnoujścia. Od Parłówka do Świnoujścia mogłaby nawet być niebudowana. Nie jest potrzebna. O wiele ważniejsze jest to, o czym ostatnio mówił pan przewodniczący Marchewka, zachodnie obejście Szczecina. Interesuje mnie najważniejszy odcinek S3 w Bolkowie, a tam, niestety, nic się nie dzieje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zabranie głosu panią dyrektor Niemiec-Butryn, a później pana dyrektora Marka Maja.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję serdecznie. Dziękuję za wszystkie pytania i uwagi z państwa strony. Właśnie po to, żeby rozwiać wszelkie wątpliwości przedstawione tutaj między innymi przez panią poseł, prace trwały dłużej. Chodziło o to, żeby analizy były rzetelne. Trochę nie wiem, jakiego słowa użyć, kiedy pani zarzuca nam, sugeruje, żebyśmy trochę poczytali. Naprawdę bardzo dużo czytamy. Analizy były przedstawione rzetelnie. Były analizy ekonomiczne. Była zrobiona analiza kosztów i korzyści finansowana przez Komisję Europejską po to, żeby była rzetelna i obiektywna, żeby nikt nie zarzucił nam, że jest to zrobione, zasugerowane przez kogokolwiek. W związku z tym wystąpiliśmy o środki z funduszu reform strukturalnych. Bardzo znamienita firma Ernst & Young wykonała analizę. Elementy te znajdą się w Programie Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Oprócz tego zostały wykonane analizy popytowe.

Chciałam także zwrócić państwu uwagę, że rozpoczęliśmy pionierską działalność, jeżeli chodzi o model transportowy trimodalny, biorąc pod uwagę to, że wodny transport śródlądowy nie funkcjonuje sam w sobie. Wszędzie potrzebne, a nawet już są pozostałości po byłych portach. Można skorzystać z infrastruktury, która prawie jest doprowadzona do portów. Bardzo dziękuję panu posłowi Wieczorkowi, który z jednej strony chce nas podać do prokuratury, niemniej jednak w bardzo właściwy sposób pokazał to, że jest to szansa gospodarcza dla Polski zachodniej. My też tak to odbieramy. Spotykamy się z włodarzami miast. Bardziej są oni za tym, żeby było więcej miejsc, centrów logistycznych, przyszłych portów w okolicach ich miast czy gmin, które nadzorują.

Oczywiście przyjmuję krytykę, że trwa to długo. Sama mam świadomość, że pewnie gdybyśmy mogli zrobić to wcześniej, dla nas wszystkich byłoby łatwiej. Niemniej jednak rewizja sieci TEN-T właśnie się rozpoczyna. Przy okazji nadzorując gospodarkę wodną... Tutaj chciałabym odpowiedzieć panu posłowi Wieczorkowi, że minister infrastruktury odpowiada za żeglugę śródlądową i gospodarkę wodną. W związku z tym znowu jest szansa, żeby programy były wieloaspektowe, żeby nie był to tylko program żeglugi śródlądowej. Jak państwo wiecie, w tamtym roku był konsultowany plan przeciwdziałania skutkom suszy. Teraz jesteśmy na etapie aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym. To wszystko wpływa na ostateczny kształt poszczególnych działań, żeby nie podejmować programów, które w jakiś sposób będą nie do końca właściwe.

Tutaj chciałabym odpowiedzieć panu przewodniczącemu Marchewce i jeszcze raz zwrócić uwagę, gdyż mówiłam to już w swojej wstępnej wypowiedzi, że umowa polsko-niemiecka jest realizowana. Zaplanowane tam projekty są realizowane przez Wody Polskie. To, co się nam nie udało w tej perspektywie z uwagi na liczne odwołania niemieckich instytucji środowiskowych, będzie planowane do realizacji w kolejnej perspektywie. Jeżeli państwo pozwolą, mogę poprosić pana dyrektora Wojciecha Skowyrskiego z Wód Polskich, żeby bardziej szczegółowo odniósł się do tej kwestii.

Pana posła Łąckiego chciałabym zapewnić, że most na Regalicy w końcu jest na bardzo dobrej drodze do realizacji. Zajmuję się tym tematem bardzo długo. Jestem emocjonalnie związana. Szanowni państwo, dyskusje, które odbywają się od dobrych kilku lat, mają swój finał. Tak jak Malczyce mają swój finał, jak Racibórz ma swój finał, tak i most na Regalicy szczęśliwie, jak nam państwo pomożecie, będzie miał swój finał. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, na chwilę oddam głos panu dyrektorowi Wojciechowi Skowyrskiemu z Wód Polskich.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pani dyrektor, pomożemy, ale na razie poproszę o głos pana dyrektora Maja. Jednocześnie zadaję pytanie. Panie dyrektorze, czy godzi się podobnym raportem wprawiać rządzących w takie zakłopotanie? Po co to?

P.o. dyrektora departamentu Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Taki jest nasz los. Oglądamy stan faktyczny i przedstawiamy nasz raport z badania, niezależnie kogo dotyczy. Generalnie dotyczy władzy, która jest sprawowana. Niemniej chciałbym odpowiedzieć na pytania. Było pytanie pana posła Wieczorka. Po tej kontroli nie składaliśmy żadnego zawiadomienia do prokuratury. Jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego Marchewki, umowa dotycząca Odry granicznej nie była przedmiotem naszej kontroli. Jeżeli chodzi o budynek, budynek nie był za darmo. Budynek był z wymiany z miastem. Miasto za bardzo gospodarce morskiej nie sprzyja, o ile wiem. Była to wymiana ze Skarbem Państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję. Pan przewodniczący Marchewka chciałby zadać panu pytanie wyciągające.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie, to będzie pytanie innego typu. Panie dyrektorze, korzystając z pańskiej obecności, chciałbym zapytać o jeszcze jedną kwestię. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła badania związane z zasadnością, z realizacją projektu Batory. Jakieś pół roku temu, może więcej, dostałem pisemną informację od Prezesa Najwyższej Izby Kontroli, że kontrola się zakończyła i trwa zgłaszanie uwag do wniosków pokontrolnych. Kontrola

miała być opublikowana w czwartym kwartale ubiegłego roku. Do dzisiaj nie została opublikowana. Z naszego punktu widzenia jako Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest to sprawa bardzo istotna, dlatego że wielokrotnie rozmawialiśmy o tym temacie, wielokrotnie ten temat badaliśmy. Jesteśmy żywo zainteresowani wynikami kontroli. Czy pan dyrektor jest w stanie odpowiedzieć, czy ma pan wiedzę na temat tego, kiedy raport zostanie opublikowany? Miał być w czwartym kwartale ubiegłego roku, ale do dzisiaj nie ujrzał światła dziennego, nie został przedstawiony przez Najwyższą Izbę Kontroli. Jeżeli ma pan takie informacje, bardzo proszę o ich przedstawienie. Jeżeli nie, bardzo proszę o przekazanie tej informacji do szefostwa Najwyższej Izby Kontroli, że z niecierpliwością czekamy na wnioski, które zostały zawarte w raporcie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie dyrektorze, nie jest to w porządku naszego dzisiejszego posiedzenia, ale jeżeli może pan udzielić bardzo krótkiej odpowiedzi, bardzo proszę, bardzo krótko.

P.o. dyrektora departamentu Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Rzeczywiście mogę odpowiedzieć bardzo krótko, ponieważ w ogóle nie jest mi znana taka kontrola, taki temat. Tak jak prosił pan przewodniczący, oczywiście przekażę uwagę, że Komisja czeka na raport. Tylko tyle mogę powiedzieć. Na pewno nie robił tego mój departament.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę jeszcze pana dyrektora Skowyrskiego z Wód Polskich, który uzupełni informację pani dyrektor Niemiec-Butryn. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Wojciech Skowyrski:

Dzień dobry, witam państwa serdecznie. Jestem dyrektorem Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji. Chciałbym powiedzieć kilka słów na temat inwestycji.

Po pierwsze, jeżeli chodzi o Odrę graniczną, w tej chwili jesteśmy na końcowym etapie przygotowania do realizacji. W tym momencie mamy już przygotowany przetarg na wybór wykonawcy. Mamy w planie wybrać wykonawcę do maja. Mamy w planie wykonać inwestycję, pięć tzw. odcinków imitujących. Jest to bardzo istotne, żeby udrożnić koryto Odry. Pięć odcinków imitujących mamy wykonać do 2023 roku. Dlaczego trwało to tak długo? Dlatego że był transgraniczny odcinek. Musiały być wykonane bardzo intensywne prace, żeby przekonać stronę niemiecką, przede wszystkim środowiska przyrodnicze, że mamy rację. Udało się nam to. Jest to naprawdę wielki sukces. Zajęło nam to ogromnie dużo czasu. W tej chwili będziemy realizować tę inwestycję za 487 000 tys. zł do końca 2023 roku.

W tej chwili mamy także doskonałe wiadomości, jeżeli chodzi o Regalicę. To również był bardzo trudny temat. W tym momencie ogłosiliśmy już przetarg na wykonanie tego obiektu, mając całą dokumentację. To także wykonamy do końca 2023 roku. W tej chwili mamy w pracach również mosty na Warcie, most drogowy na Warcie i most kolejowy na Odrze w Kostrzyniu. Są to projekty, które zrealizujemy w tym okresie. Są to obiekty bardzo istotne dla żeglugi.

Chciałbym odnieść się jeszcze do raportu Najwyższej Izby Kontroli, ponieważ jako osoba, która w Wodach Polskich jest odpowiedzialna za nadzorowanie obiektów, uważam, że nie jest prawdą, iż robimy tylko monitoring. Mogę podać przykłady. Cały czas bardzo mocno wkraczaliśmy, interweniowaliśmy na każdym etapie projektu, jak chociażby w Raciborzu. Sprawdzamy wszystkie projekty, które są wykonywane przez podwykonawców na budowach. Jesteśmy na budowach na okrągło. Dla mnie takie wyniki są naprawdę bardzo krzywdzące jako dla osoby, która od czterdziestu lat zajmuje się hydrotechniką i wie, na czym to polega. Jest to jedna rzecz.

Druga rzecz. W raporcie znalazło się stwierdzenie, że zajmujemy się tylko tym, co było robione poprzednio. To także jest nieprawda. Mamy takie przykłady jak Lubiąż, Ścinawa, Niepołomice, stopień wodny na Piszu i wiele, wiele innych, które robimy. Są to nasze pomysły, nasza inicjatywa. Nie można powiedzieć, że nie robimy nic nowego. Jest to dla

nas naprawdę mocno krzywdzące. Ponadto mógłbym wymieniać dziesiątki obiektów, które robimy pod kątem udrożnienia Odrzańskiej Drogi Wodnej, jak chociażby Wróblin, Januszkowice, Zwanowice, Krępa, Dobrzeń, Groszowice. To wszystko są obiekty, które w tej chwili robimy w ramach programów, które są bardzo przemyślane przez Wody Polskie, robimy po to, żeby doprowadzić drogę wodną do IV klasy. Są to grube miliardy. W tym roku wydamy 2 300 000 tys. zł. Tyle wydamy tylko w jednym roku na te inwestycje. Robimy to kompleksowo.

Jak padło poprzednio, na podstawie planów przeciwdziałania skutkom suszy, które przygotowaliśmy w zeszłym roku – byłem zresztą kierownikiem tego projektu – wyraźnie zdefiniowaliśmy nasze cele. Musimy myśleć nie tylko o powodzi, ale również o suszy. Dlatego będziemy robili także zwiększenie retencji wodnej w Polsce. Zgadzam się z opinią, że w Polsce jest mało wody. Dlatego musimy doprowadzić do kaskadyzacji Odry. To właśnie robimy. W tej chwili robiąc Lubiąż i Ścinawę, myślimy już o stopniu Rajczyn. To wszystko wiąże się jedno z drugim. Robimy miejsca limitujące chociażby od Wrocławia do Nysy Łużyckiej. W tej chwili to trwa. Muszę państwa uspokoić, dlatego że firma Budimex w tej chwili robi udrożnienie odcinka, czyli tzw. miejsca limitujące. To wszystko idzie w kierunku rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. W tym momencie robimy stopień Siarzewo. Lada dzień ogłosimy przetarg na projektowanie. Będziemy je wykonywali. Zrobiliśmy kaskadyzację, analizę kaskadyzacji Dolnej Wisły. To wszystko są prace, które wymagają naprawdę ogromnych nakładów, specjalistów, których mamy, którzy są, którzy na co dzień nadzorują wszystkie obiekty. Naprawdę jest mi przykro, że w raporcie Najwyższej Izby Kontroli znalazł się zapis, że tylko sporządzamy monitoring. Po prostu trochę opadają mi ręce z tego powodu. To wszystko, co mogę powiedzieć w tej chwili. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Wolałbym, żeby ręce opadały od roboty, a nie od polemiki z raportu Najwyższą Izbą Kontroli. Instytucja ta ma już to do siebie, że zawsze przyczepia się do rządzących, a rządzący zawsze mówią, że kompletnie nie ma racji. Pewnie długo tak pozostanie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję za udział.

Zamykam posiedzenie Komisji.